

Komisia pre riešenie cyklistickej dopravy v Trenčíne

Zápisnica zo zasadnutia Komisie konaného 27. 10 . 2025

v sobášnej miestnosti mesta Trenčín

<u>Prítomní</u>	<u>neprítomní osprav.</u>	<u>neprítomní neosprav.</u>
-----------------	---------------------------	-----------------------------

poslanci

Richard Ščepko (predseda)

Ing. Dominik Gabriel

Patrik Žák, B.S.B.A

Mgr. Richard Medal

odborníci

Ing. Peter Piláthy

Ing. Igor Ševčík

Ing. arch. Pavol Guga (garant)

Peter Božík

1. Otvorenie a schválenie programu

Rokovanie komisie zahájil pán R. Ščepko predseda cyklokomisie. Privítal všetkých prítomných. Prítomní sú piati členovia cyklokomisie. Komisia je uznášaniaschopná.

V pozvánke bol zaslaný nasledujúci program zasadnutia:

1. Otvorenie a schválenie programu.
2. Vážska cyklomagistrála – informácia o investičnej akcii TSK.
3. Návrhu Programového rozpočtu Mesta Trenčín na roky 2026 - 2028
4. Koncepcia cyklodopravy v meste Trenčín, „Živé projekty“.
5. Rôzne.
6. Záver.

Komisia hlasovaním 5 za schválila program zasadnutia .

2. Vážska cyklomagistrála – informácia o investičnej akcii TSK.

Pán Ščepko – K tomuto bodu bol a dohodnutá účasť cyklokoordinátora TSK pána Repku, ten sa však na poslednú chvíľu ospravedlnil. V tomto bode som si chcel prejsť jednotlivé fázy cyklomagistrály a prípadné napojenie na zrealizované alebo pripravované mestské cyklotrasy. Na našom predchádzajúcom stretnutí deklaroval, že sa budú snažiť o ich napojenie.

Pán Ševčík – Prešiel som si osobne časť od Novín po futbalový štadión, napojenia nie sú zrealizované. Ľudia si prešľapávajú prístupy na cyklomagistrálu, keď to bude pokračovať, upravené okraje sa tým zničia. Je na zamyslenie, či by nebolo vhodné zrealizovať napojenia tam, kde je to potrebné.

Pán Žák – Niveleta v mieste napojení neseďí, aj tak od nich budeme požadovať ich realizáciu. Vychodené cestičky je potrebné zdokumentovať a vytvoriť balík.

Pán Ščepko – Kedy bude cyklotrasa odovzdaná na užívanie?

Pán Ševčík – Cyklomagistrála je na území mesta užívaniaschopná, a používaná, ja zrealizované vodorovné dopravné značenie, niekde chýbajú plastické oddeľovacie pásy pre chodcov a cyklistov. Niektoré veci v prípade nepriaznivého počasia neodporúčam siliť a akciu definitívne ukončiť až na jar.

Na trase od nového cestného mosta sa mala robiť príprava na verejné osvetlenie – polozenie chráničiek. V akom je to stave? Je potrebné vyvinúť snahu, aby sa VO aj zrealizovalo (krytie rozpočtom).

Pán Žák – Zistím, v akom je to stave.

Pán Ščepko – Cyklokoordinátora by sme mohli pozvať aj na budúcu cyklokomisiu, dovtedy sa možno niektoré veci pohnú.

3. Návrhu Programového rozpočtu Mesta Trenčín na roky 2026 - 2028

Pán Ščepko – Po komunikácii s pánom Sedláčkom – pripravuje sa ďalšie programovacie obdobie, resp. nové výzvy.

Očakáva sa zaujímavý finančný objem, nie je zatiaľ vyhlásená žiadna výzva, ale bude dobré, keby sme boli pripravení. Ako vyzerá Žilinská na budúci rok?

Pán Ševčík – V stredu máme mať stretnutie s Ondrejcom, kde sa budeme baviť o Žilinskej a o prestupnom bode Pred poľom – Sihot' – Kubra, kde budú kumulované dve zastávky MHD a cyklotrasa.

Na Žilinskej je potrebné vyriešiť cyklotrasu s optimálnou mierou úpravy parkovacích miest (pozdĺžne, šikmé alebo kolmé) a prípadným nutným výrubom stromov. Bude tu riešené aj odkladisko bicyklov.

Odhadujem ukončenie projekčných prác na aktualizácii cyklotrasa Žilinská do konca roku 2025 bez vyjadrovačiek. Keď sa bude dať, tak to prinesiem ukázať na novembrové zasadnutie cyklokomisie.

Pán Ščepko – Odporúčam navrhnúť komfortnejšie šírky cyklopruhov (prevádzka Cargo bike v budúcnosti).

Cyklokomisia hlasovaním 5 za odporúča Mestskému zastupiteľstvu v Trenčíne schváliť Programový rozpočet Mesta Trenčín na roky 2026 - 2028.

4. Koncepcia cyklodopravy v meste Trenčín, „Živé projekty“.

Pán Ševčík – Dlhú sme sa nebavili o Braneckého ulici. Tento lievik nám bráni v prepojení cyklotrás Palackého a Legionárska.

Na stredu mám pripravené riešenie s vytvorením Ochranného pruhu (s priznaním cyklistov, pruh šírky min. 1,25m, zvyšok komunikácia š 4,5m, s extrémne prísne zníženou max. rýchlosťou s kontrolou), čo by bolo o máličko bezpečnejšie. Vodič po ňom nemá jazdiť, ale môže sa cez OP vyhýbať. V opačnom smere môžu jazdiť len autobusy, bicykle a záchranné zložky len počas zásahu. Je to závislé od dopravy a množstva autobusov. Teraz by sa malo striekať VDZ, súvisí to aj s trvalým DZ Hviezdoslavovej ulice.

Tento dočasný stav v jednom smere aj bez taxíkov sa zmení na trvalý.

Pán Žák – Na Braneckého sa postupne asfaltujú úseky – mesto, TVK alebo tretie strany. Biele značenie bude zrealizované v najbližších dňoch, protišmyková úprava bude realizovaná podľa počasia – minimálne týždeň nad 10° a nesmie byť vlhko. Vzhľadom na vysokú cenu je úprava navrhnutá na február.

Pán Bátovský – Neuvažovali ste poslať cyklistov cez Nešporu?

Pán Ševčík – Ja používam intuitívne obe trasy podľa cieľa.

Pán Žák – Závisí to aj od toho, či idem s deťmi alebo sám. Ak tam nakreslíme ochranný pruh, budeme musieť dovzdelávať trenčanov, ako sa má používať.

Pán Ševčík – Ja používam intuitívne obe trasy podľa cieľa.

Časť problémov bude riešená preložkou I/61 a časť budeme musieť vyriešiť my. Malo by tu byť prepojené centrum, Sihot', železničná a autobusová stanica, križovanie cez

železnicu, prepojenie cez Váh, rekonštrukcia starého cestného mosta (je vypracovaný projekt – DSP).

Pán Ščepko – Nebolo by vhodné vyčleniť financie na vypracovanie cyklogenerelu, ktorý už má 16 rokov. Tam by sa zapracovali aj aktuálne projekty vrátane chystaných.

Pán Ševčík – Cyklogenerel si v tom čase splnil svoju úlohu, projekty sú postupne začleňované do územného plánu.

Cyklogenerel a aj ostatné podobné materiály sa neschvaľujú, tvoria územnoplánovací podklad pre vypracovanie územného plánu.

Pán Ščepko – Na MsZ mi bolo povedané, že cykloprepojenie popri novom cintoríne na Soblahov nie je definované v ÚPN. Podľa mňa by bolo vhodné zabezpečiť aktualizáciu cyklogenerelu. Najlepšiu znalosť problematiky v cyklodoprave má podľa všetkého spracovateľ cyklogenerelu – pán Jebavý z Brna.

Pán Žák – Táto aktuálna mapa cyklotrás je použiteľný materiál.

Pán Ševčík – Napojenie Bobrovníckej Sihote na cyklotrasy je riešené cez cyklotrasu na hrádzi (z Opatoviec na cyklomagistralu). Na hrádzu je riešené aj napojenie výrobných areálov v Nozdrkovciach. Podľa mňa nie je vhodné smerovanie cyklistov na starú Nozdrkovskú cestu (zbytočný luxus) ale na hrádzu.

Pán Guga – Súčasne pripravovaný balík zmien ÚPN by mal byť posledný, potom bude nasledovať vypracovanie nového ÚPN podľa novej legislatívy. Tu by mohol byť nový cyklogenerel relevantným územnoplánovacím podkladom.

K vypracovaniu cyklogenerelu je však potrebné mať adekvátne prieskumy stavu po vybudovaní Bierovských mostov a tým trvalého režimu dopravy.

Pán Ševčík – Cyklogenerel nie je materiál, ktorý by sme nutne potrebovali a bez ktorého sa nepohneme ďalej.

Pán Žák – Navrhujem, aby sme si to dali na budúce zasadnutie cyklokomisie s tým, že by sme prizvali aj ľudí, ktorí sa k projektom vyjadrujú a ktorí budú k vypracovaniu aktualizácie pripravovať podklady. Nebude to taká suma, aby sa nedala vyčleniť napríklad kedykoľvek zmenou rozpočtu.

Pán Ščepko – Je lepšie mať v rozpočte samostatnú položku so sumou vyčlenenú na vypracovanie cyklogenerelu.

Pán Ševčík – Je tu jeden dôležitý faktor a to sú Bierovské mosty, ich prevádzka (majú byť sprevádzkované v roku 2026) ovplyvňuje dopravu všeobecne vrátane cyklodopravy. Kým nebudú v prevádzke po určitú dobu, nebudeme mať relevantné prieskumy.

Pán Bátovský – V Bierovciach je problém cyklodoprava, nakoľko nikoho za 20 rokov z Bieroviec a Opatoviec nenapadlo vybudovať lávku cez staré koryto Váhu. Cyklisti musia ísť až do Trenčína. Ľudia z poza Váhu zamestnaní vo Vaillante musia chodiť dookola. Je to síce mimo Trenčín, ale ovplyvňuje to aj nás. Namiesto toho aby išli do práce na bicykli, jazdia autom cez Trenčín.

Pán Ščepko – Cyklogenerel by mal definovať cyklodopravu aj v územiach, ktoré sa urbanizujú už v súčasnosti. Zdá sa mi, že v iných mestách ako Nitra a Trnava majú v tomto smere oveľa väčšiu dynamiku.

Pán Ševčík – Sú tu nové aktivity developerov, pričom každý developer má eminentný záujem, aby predal čo najviac pozemkov a vyčlenil čo najmenej na verejný záujem. Tam by malo mesto zapracovať, my ako projektanti investora neovplyvníme. Nabudúce sa môžeme spýtať na praktické veci, ktoré môže mesto pri

vyjadrovačkách ovplyvniť, aby sa investorom tieto podmienky dali na začiatku. Napríklad na počet bytov alebo na hektár výmery pozemku.

Pán Ščepko – Mesto sa pri stanovení podmienok nemá o čo oprieť. Keby bol schválený cyklogenerel, môže tieto podmienky stanoviť podľa neho.

Pán Ševčík – Nie všetko sa dá na cyklogenerel zavesiť. Aj jestvujúci vytvára základnú kostru cyklotrás. Každý stavebný zámer musí splniť určité povinnosti, napríklad vytvorenie parkovacích miest alebo pripojenie cyklodopravy. Nemusí to byť samostatný cyklochodník, ale musí to mať vyriešené. Tieto veci by mali byť v stanoviskách mesta k stavebným zámerom.

Pán Ščepko – Ja mám na problém úplne iný pohľad.

Napríklad Dolné mesto – zámer rieši koridor budúcej cyklotrasy do Soblahova. Ale cyklotrasu na budúcej pripravovanej mestskej komunikácii nevidím. O tomto probléme hovorím.

Pán Ševčík – Máme aj platné normy, o ktoré sa cyklogenerel opiera. Ale napríklad aj autor cyklogenerelu nemal problém napríklad na Električnej nasmerovať cyklistov priamo do jazdného pruhu. Nie na každom mieste nepotrebujeme mať samostatný cyklochodník. Tam, kde je nízka intenzita cyklistov a aj motorovej dopravy ich môžeme dať do jednotného priestoru. Prečo by teda na takomto sídlisku mali byť cyklisti oddelení?

Pán Ščepko – Tu sa ale bavíme o pomerne nosnej komunikácii, ktorá bude dopravne napájať územia určené pre budúcu výstavbu.

Pán Ševčík – Na to by mal slúžiť cyklochodník, na ktorý je vytvorená územná rezerva.

Pán Žák – Pripomínam, že budeme cyklistov hnať do cyklošialenstva v rámci pripravovanej veľkej okružnej križovatky pod Juhom. Lepšie riešenie vidím v napojení územia okolo skleníkov na Východnú.

Pán Ščepko – V Trnave sú podmienky pre riešenie cyklodopravy v stanoviskách mesta oveľa striktnéjšie. Nevie, z akých podkladov pri tom vychádzajú. S jedným zamestnancom mesta, ktorý má na starosti túto problematiku, som si prešiel na bicykli niektoré napojenia. Spomínal, ako primátorovi záleží na riešení cyklodopravy v Trnave. Je tam evidentne tlak na projekty infraštruktúry.

Pán Ševčík – Dopravná polícia je na našej strane, cyklista je zraniteľný, pre nich je akákoľvek samostatná cyklotrasa vítaná. Dôležitý je spôsob, ako sa veci pripravujú, ako sa k nim dopracovať. Stačí to, ako to býva v niektorých územných plánoch napísané „v rámci všetkých miestnych komunikácií je potrebné uvažovať s pohybom cyklistov a v zmysle normy navrhovať vhodné riešenia“. Tým je povedané úplne všetko a môže to byť hocikde. Sú samosprávy, ktoré s presadzovaním cyklodopravy nemajú veľké problémy, nakoľko „vládnu“ pozemkami, čo je aj príklad Trnavy alebo Dubnice nad Váhom.

Pán Ščepko – Dávam návrh na Aktualizáciu Cyklogenerelu na budúci rok. Cyklogenerel definoval jednotlivé mestské časti a trasy, ktoré slúžili na ich prepájanie. Časť územia sa postupne urbanizuje, mesto sa vyvíja. Napríklad presunutie kruháča na Východnej.

Pán Ševčík – Podľa môjho názoru by to bolo predčasné, aktualizáciu je potrebné zadať až po spustení Bierovských mostov do prevádzky a tým upokojením dopravy a následne získaním relevantných podkladov (dopravné prieskumy).

Je pravda, že vo vnímaní dôležitosti sa za ten čas cyklodoprava podstatne posunula dopredu. Nie všetko, čo sme pred časom chceli teraz vnímame ako pozitívum.

Pán Žák – Museli by sme preveriť, koľko by stála aktualizácia a odkiaľ financie v návrhu rozpočtu presunúť.

Pán Ševčík – Materiál, ktorý spracoval pán Hartmann, má svoju výpovednú hodnotu.

Pán Žák – Zaujímam sa, čo z tohto zoznamu projektov chýba, čo nie je kryté rozpočtom minimálne čo sa týka projektovej dokumentácie. Pri konkrétnych akciách to operatívne funguje formou zmeny rozpočtu, alebo presunom financií a na akciách sa pri dostatku ľudskej kapacity robí.

Pán Ščepko – Pri debate s viceprimátorom Forgáčom sme sa viacmenej zhodli na tom, že pokiaľ to nebude nutné alebo na to nebudú eurofondy musíme nechať dobehnúť EHMK do konca. To má logiku. Zároveň ale nemôžeme zanedbať prípravu. Problém je v tom, že projekty sa nerobia.

Pán Bátovský – Neuvažuje sa s prepojením Záblatia s Kostolnou popri železničnej trati? V súčasnosti tadiaľ a popod diaľnicu vedie poľná cesta.

Pán Ševčík – Starosta Drietomy má vypracovanú síce neplatnú, ale aktualizovateľnú dokumentáciu na UR od napojenia pod diaľnicou smerom do dediny až na Dúbravu. Táto cyklotrasa by mohla riešiť jeden z problémov, ako sa ľudia zo satelitov dostávajú do Trenčína, ako nám autami zahlcujú komunikácie a ako sú naopak Trenčania schopní dostať sa do okolia mesta aj za rekreáciou. Mesto Trenčín nemá aktuálne k týmto zámerom kladný vzťah.

Pán Ščepko – Primárne sa snažíme zamerať na samotné mesto a na dobudovanie jeho infraštruktúry. Na druhej strane sú to spojené nádoby napríklad aj z pohľadu cyklorekreácie.

Pán Bátovský – Bolo by vhodné zrealizovať prepojenie priemyselného parku s Vážskou cyklomagistrálou.

Pán Piláthy – Toto prepojenie sme už v minulosti riešili, sú tam súkromné pozemky.

Pán Ščepko – Skúsím učesať náš vypracovaný zoznam akcií, rozpošlem ho členom CK na navnímanie, aby sme sa k nemu v novembri alebo v januári vrátili a určili priority. Potom by sa to riešilo prípadnou zmenou rozpočtu alebo alokáciou financií. Pokiaľ nie je tlak, veci sa nehýbu.

Na budúcu cyklokomisiu si zavoláme pani Múdrú a pána Bed'ača „Schaľovacie procesy pri nových stavebných zámeroch“, „Aktualizácia Cyklogenerelu“.

Pán Bátovský – Napojenie Kostolnej na Cyklomagistrálu cez hlavnú cestu je problematické. Jedným z riešení je spomínané napojenie cez Záblatie okolo Záblatského cintorína do priemyselného parku.

V ďalšej diskusii bola rozobratá možnosť vytvorenia cyklotrasy popri železnici, kde je tento koridor nevhodnou parceláciou prerušovaný súkromnými pozemkami siahajúcimi až po železničnú trať. Aj absencia cyklotrasy medzi Zlatovcami a Záblatím je spôsobená manažovaním vyvolaných investícií v rámci modernizácie železničnej trate.

Pán Ščepko – Neviete ako bude riešený prechod cez Bánovskú cestu od Vaillantů do Stankoviec? Po sprevádzkovaní Bierovských mostov to bude problém.

Pán Ševčík – Vaillant mal pripravenú dokumentáciu na podchod, ten sa ale nezrealizoval. Teraz tam ľudia prebiehajú.

5. Rôzne

Pán Ševčík – Opätovne som sa stretol s názorom na individuálne cykloboxy. Je to aj architektonický problém. Nebolo by vhodné rozvíjať túto iniciatívu, ktorá by slúžila na podporu cyklodopravy. Mnoho ľudí hlavne na sídliskách má problém s uskladnením bicyklov. Pripadá mi to ako jediný spôsob zabezpečenia bicykla proti krádeži.

Myslím to ako program, neriešim konkrétne umiestnenie. Pri budovaní cyklotrás nemáme poriešené koncové veci.

Keď idem niekde na drahom bicykli, nenechám ho niekde, kde je umiestnený ďalší bicykel. Potrebujem ho mať zabezpečený samostatne.

Pán Žák – V súčasnosti nevieme umiestniť ani cyklostojany, nie cykloboxy, to nehovoríme o obstarávacích cenách.

Pán Ščepko – Je tu otázka, či nie je vhodnejšie začať jednoduchším riešením – osadením cyklostojanov. Napríklad osadenie cyklostojanov pri Bille v Masaryčkách bolo prijaté veľmi pozitívne. Nemali by sme uvažovať o ďalších lokalitách?

Pán Žák – Ja mám vytypované miesta na osádzanie cyklostojanov hlavne pred úradmi v širšom centre mesta. Môžem to poslať.

6. Záver

Pán Ščepko poďakoval všetkým prítomným za účasť. Najbližšie zasadnutie cyklokomisie sa bude konať 24. novembra 2025 o 16.00.

V Trenčíne, 27. 10. 2025

Zapísal: Ing. arch. Guga

Richard Ščepko
Predseda cyklokomisie